Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1243

Vragen van de leden **Sjoerdsma** (D66) en **Omtzigt** (CDA) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie, van Buitenlandse Zaken en van Defensie over *de Nederlandse informatiepositie in aanloop naar de MH-17 ramp* (ingezonden 12 januari 2015).

Antwoord van de Ministers **Opstelten** (Veiligheid en Justitie), Koenders (Buitenlandse Zaken) en Hennis – Plasschaert (Defensie) en van Staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 9 februari 2015)

Vraag 1
Hoeveel neergeschoten vliegtuigen en helikopters in Oost-Oekraïne in de periode 15 april–17 juli 2014 waren er bij het kabinet bekend?

Antwoord 1
In de periode van 15 april tot 17 juli 2014 zijn volgens onze informatie elf vliegtuigen en acht helikopters boven Oost-Oekraïne neergekomen. Omdat dit informatie is uit publieke bronnen, naar buiten gebracht door partijen met verschillende belangen, en omdat het niet de taak is van onze inlichtingendiensten om dit te onderzoeken, is een gespecificeerde en gevalideerde lijst niet te overleggen.

Vraag 2
Kunt u een overzicht geven van alle geverifieerde en niet-geverifieerde serieuze signalen dat het luchtruim boven Oost-Oekraïne onveilig was, die bij de overheid bekend waren in de periode januari 2014–17 juli 2014?

Antwoord 2
De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) onderzoekt de besluitvorming rond het bepalen van de vliegroutes. In dat kader bevraagt de OVV partijen die betrokken zijn bij de veiligheid van de burgerluchtvaart. Voor wat betreft de specifieke vraag welke informatie mogelijk beschikbaar was bij de inlichtingen- en veiligheidsdiensten (hierna I&V-diensten), zal de OVV worden bijgestaan door de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten (CTIVD). U bent daarover geïnformeerd in de brief van de CTIVD aan uw kamer van 22 december 2014 (kenmerk 2014/0224).

ah-tk-20142015-1243
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Vraag 3
Kunt u de door onze inlichtingendiensten gevalideerde lijst van neergehaalde vliegtuigen en helikopters overleggen zoals die bekend was op het moment van de vliegramp en op dit moment?

Antwoord 3
Omdat de informatie niet gevalideerd kon worden (informatie uit publieke bronnen) door de Nederlandse inlichtingendiensten, bestaat er geen door de I&V-diensten gevalideerde lijst met neergeschoten of neergestorte Oekraïense vliegtuigen en helikopters.

Vraag 4
Welke instanties en diensten onder verantwoordelijkheid van welke bewindspersonen beschikten in de periode januari 2014 tot en met 17 juli 2014 over welke informatie ten aanzien van de veiligheid van het luchtruim boven Oost-Oekraïne?

Antwoord 4
Ook dit aspect wordt meegenomen in het OVV onderzoek, zoals ook beschreven in het antwoord op vraag 2.

Vraag 5
Kunt u het verslag van de briefing in Oekraïne van 14 juli 2014 naar de Kamer sturen?

Antwoord 5
Op 23 januari jl. is uw Kamer geïnformeerd dat het verslag zelf niet openbaar gemaakt zal worden (Kamerstuk 33 997, nr. 28). Verslagen van dergelijke briefings en andere diplomatieke contacten moeten vertrouwelijk kunnen worden geschreven en behandeld. In de beantwoording van Kamervragen is reeds de strekking van de briefing gegeven. Het verslag is ter beschikking gesteld aan de OVV in overeenstemming met de rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, ten behoeve van het lopende en onafhankelijke onderzoek.

Vraag 6
Welke instanties en diensten hebben het verslag van die briefing wanneer ontvangen en welke acties zijn overwogen naar aanleiding van dat verslag?

Antwoord 6
Het verslag is op 14 juli ontvangen door het Ministerie van Buitenlandse Zaken en het Ministerie van Defensie. De essentie van de briefing is op dezelfde dag gestuurd aan het Ministerie van Veiligheid en Justitie, het Ministerie van Binnenlandse Zaken, het Ministerie van Financiën, en het Ministerie van Algemene Zaken. De rapportage heeft bijgedragen aan de oordeelsvorming ten behoeve van de Europese Raad op 16 juli 2014 op het gebied van sancties.

Vraag 7
Kunt u alle correspondentie en de daaruit voortvloeiende maatregelen die binnen de Nederlandse overheid hebben plaatsgevonden over het neerhalen van de Antonov op 14 juli, inzichtelijk maken?

Antwoord 7
De in vraag 6 genoemde correspondentie zal wel ter beschikking worden gesteld aan de OVV in overeenstemming met de rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, ten behoeve van het lopende en onafhankelijke onderzoek, waarin de OVV wordt bijgestaan door de CTIVD.

Vraag 8
Bij welke gelegenheden in 2014 hebben de autoriteiten van Oekraïne informatie verschaft over de veiligheid van hun luchtruim aan Nederlandse autoriteiten? Kunt u per gelegenheid meedelen wat er precies verteld is?

Antwoord 8
Over de situatie van het Oost-Oekraïense luchtruim zijn verschillende Notices to Airmen (hierna NOTAMs) uitgevaardigd door de Oekraïense luchtverkeersleiding. De NOTAM die het kortst voor het neerhalen van vlucht MH17 is uitgevaardigd, sloot een deel van het Oost-Oekraïense luchtruim beneden 9,7km (*flight level* 320). Actuele NOTAMs zijn beschikbaar via de website van Eurocontrol die iedereen kan inzien. Er is door de Oekraïne, naast deze NOTAMs vóór 17 juli geen informatie verschaft waarin de relatie werd gelegd met de veiligheid van het luchtruim van Oost-Oekraïne. Er is geen specifiek overleg geweest over de veiligheid van het luchtruim boven Oost-Oekraïne. Na 17 juli is in diverse internationale overleggen door Oekraïne gesproken over het luchtruim in Oost-Oekraïne waarin uitleg werd gegeven over de stand van zaken van de veiligheid in dat luchtruim en is het luchtruim gesloten. Daarnaast geldt, dat voor de situatie op de Krim, de autoriteiten van Oekraïne in diverse Europese vergaderingen mededelingen hebben gedaan over hun luchtruim. Aangezien zowel Oekraïne als Rusland de luchtverkeersleiding claimden in dit luchtruim, ontstond een onveilige situatie. Dit is aanleiding geweest voor enkele luchtvaartmaatschappijen om het luchtruim van de Krim te mijden, dat geldt ook voor de Nederlandse vliegtuigmaatschappijen. Dit gebeurde al sinds het conflict op de Krim begin april.

Vraag 9
Was het met de volgens u openbare kennis dat vele vliegtuigen en helikopters uit de lucht geschoten (of gevallen) waren in de maanden voor 17 juli 2014 en met de openbare kennis dat een vliegtuig op 14 juli 2014 op 6,5 kilometer hoogstwaarschijnlijk was neergehaald, verantwoord om over het gebied in Oost-Oekraïne te vliegen? Indien het verantwoord was om over Oost-Oekraïne te vliegen, waarom vlogen maatschappijen als British Airways en AirFrance dan om? Indien het onverantwoord was om over Oost-Oekraïne te vliegen, had KLM dat zelf moeten concluderen of had de overheid moeten waarschuwen?

Antwoord 9
De Oekraïense autoriteiten zijn verantwoordelijk voor hun eigen luchtruim. Feitelijk kan worden geconstateerd dat in de maanden voorafgaand aan 17 juli verschillende luchtvaartmaatschappijen over het gebied in Oost-Oekraïne vlogen. Er was geen informatie bekend van concrete dreigingen tegen de burgerluchtvaart, boven de hoogte van 9,7 kilometer (de grens die was afgekondigd in de NOTAM). Een luchtvaartmaatschappij is verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van een vlucht en maakt hiervoor een eigen risicoafweging. Dit gebeurt op grond van officiële bekendmakingen van landen over hun eigen luchtruim, de zogeheten NOTAMs, en op grond van informatie uit andere bronnen.
De informatieposities van luchtvaartmaatschappijen kunnen derhalve van elkaar verschillen evenals de overwegingen die zij daarbij hanteren in hun besluitvorming. Dit verklaart dat sommige luchtvaartmaatschappijen wel (waaronder Air France, Virgin Atlantic en Lufthansa) en andere niet (British Airways, Korean Air) over het gebied in Oost-Oekraïne vlogen. Het neerkomen van de Antonov op 14 juli en de berichtgeving daarover heeft daarin geen verandering gebracht.
De huidige internationale systematiek ten aanzien van openstelling en gebruik van het luchtruim berust op drie belangrijke pijlers, te weten: de soevereiniteit van een land voor wat betreft de zeggenschap over het eigen luchtruim, bindende internationale regelgeving zoals het ICAO-verdrag én de eigen verantwoordelijkheid van een luchtvaartmaatschappij voor de veilige uitvoering van een vlucht. Alleen indien de Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten beschikken over concrete dreigingsinformatie met betrekking tot de burgerluchtvaart dan wordt deze gedeeld met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.
Zoals gezegd onderzoekt thans de OVV de besluitvorming rond het bepalen van de vliegroutes. Tevens wordt in internationaal verband, binnen ICAO gezocht naar verbetermogelijkheden van de veiligheid van de burgerluchtvaart boven conflictgebieden (zie Kamerstuk 33 997, nr. 15 en Kamerstuk 31 936, nr. 232).

Vraag 10
Klopt het dat diensten in het verleden informatie verschaft hebben aan luchtvaartmaatschappijen over de veiligheid van het luchtruim boven gevaarlijke landen zoals Afghanistan?

Antwoord 10
De I&V-diensten doen geen onderzoek naar mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, dat is niet de taak van deze diensten. Maar op het moment dat zij, op basis van andere onderzoeken, beschikken over concrete, tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie, dan worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daarover door hen geïnformeerd. De diensten doen dit via of in samenspraak met de NCTV.

Vraag 11
Op welke wijze wordt op dit moment informatie over onveiligheid van gebieden als Syrië, Irak (met name gebied beheerst door ISIS, dat steeds geavanceerdere wapensystemen heeft) en Egypte (Sinaï-woestijn) gedeeld met de luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord 11
De inlichtingen- en veiligheidsdiensten doen geen onderzoek naar mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Wel delen zij concrete dreigingsinformatie ten aanzien van de burgerluchtvaart voorkomend uit andere onderzoeken met betrokken partijen. Voor zover de diensten beschikken over dergelijke mededelingen van andere landen dan worden deze altijd gedeeld met de luchtvaartmaatschappijen via of in samenspraak met de NCTV.

Vraag 12
Zijn AirFrance en KLM twee onafhankelijke AOC (Airline Operator Certificate) houders of is het er slechts een?

Antwoord 12
KLM en Air France hebben beide een eigen Air Operator Certificate.

Vraag 13
Zijn AirFrance en KLM verplicht veiligheidsgegevens uit te wisselen met elkaar?

Antwoord 13
KLM en Air France zijn niet verplicht veiligheidsgegevens (in de betekenis van gegevens over de veiligheid van het luchtruim) met elkaar uit te wisselen. KLM en Air France wisselen deze informatie wel met elkaar uit en hanteren dezelfde methodologie van risico-afweging.

Vraag 14
Waarom dacht u eerst wel dat u informatie kon sturen over de mogelijkheden voor vervolging en berechting terwijl strafrechtelijk onderzoek nog bezig was, en is datzelfde onderzoek op dit moment het argument om het niet te doen?

Antwoord 14
Nadat de Minister van Veiligheid en Justitie een notitie had toegezegd over vervolgings- en berechtingsmogelijkheden in brede zin, is uw Kamer door het OM vertrouwelijk geïnformeerd over de stand van het onderzoek. De Minister heeft bij het algemeen overleg van 13 november 2014 toegezegd dat, wanneer het onderzoek dit toelaat, uw Kamer opnieuw langs deze weg door het OM wordt ingelicht. De Minister van VenJ zal, wanneer het internationale onderzoek dit toelaat, de Kamer alsnog middels een notitie informeren over vervolgingsmogelijkheden.
Wij achten het van het grootste belang dat het OM het onderzoek ongehinderd kan blijven verrichten.

Vraag 15
Wat heeft het kabinet gedaan nadat NAVO-generaal Breedlove op 30 juni 2014 waarschuwde voor trainingen op de grens tussen Oost-Oekraine en Rusland met zeer geavanceerde luchtdoel raketsystemen?

Antwoord 15
De generaal ging in de persconferentie in op de aanwezigheid van zware bewapening rond de Russisch-Oekraïense grens, de vermeende verstrekking van wapens aan de separatisten door Rusland, en de training met zwaar materieel aan de oostzijde van de grens. Ten tijde van de briefing door generaal Breedlove op 30 juni was deze informatie bij Navo-bondgenoten bekend.
De informatie droeg bij aan het beeld dat Rusland in toenemende mate de separatisten steunde met wapens en daarmee het conflict aanwakkerde. Zijn opmerking ging niet specifiek over de veiligheid van het luchtruim, maar breder over de mogelijke betrokkenheid van Rusland bij het conflict in Oost-Oekraïne.

Vraag 16
Waarom heeft u de afweging gemaakt om na de neergehaalde Antonov geen waarschuwing of signaal te geven aan luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord 16
Over de situatie van het Oost-Oekraïense luchtruim zijn verschillende NOTAM's uitgevaardigd door de Oekraïense luchtverkeersleiding. De NOTAM die het kortst voor het neerhalen van vlucht MH17 is uitgevaardigd, sloot een deel van het Oost-Oekraïense luchtruim beneden 9,7km (*flight level* 320). Actuele NOTAMs zijn beschikbaar via de website van Eurocontrol die iedereen kan inzien.

Vraag 17
Hebben andere landen wel besloten om luchtvaartmaatschappijen te waarschuwen? Zo ja, om welke landen gaat het?

Antwoord 17
Zover bekend hebben andere landen geen waarschuwing gegeven met betrekking tot gevaren over de veiligheid van het luchtruim van Oost-Oekraïne.

Vraag 18
Klopt het dat de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) niets kan zeggen over aansprakelijkheid en schuld?

Antwoord 18
In artikel 61 van de rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid ligt uitdrukkelijk vast dat een conclusie of aanbeveling van de Onderzoeksraad niet een vermoeden van schuld aan of aansprakelijkheid wegens een voorval mag behelzen.

Vraag 19
Klopt het dat indien het onverantwoord was om over Oost-Oekraïne te vliegen er een aansprakelijkheidsvraag op tafel ligt?

Antwoord 19
Er kan niet vooruit gelopen worden op de resultaten en eventuele daaruit voortvloeiende conclusies uit beide onderzoeken over nadere toedeling van aansprakelijkheden.

Vraag 20
Wat is de tijdspanne van het OvV-onderzoek naar de vluchtroute en binnen welk wettelijk kader vindt het onderzoek van de OvV plaats?

Antwoord 20
De OVV is een onafhankelijke organisatie, die zelf bepaalt wanneer hij zijn rapporten publiceert. Het onderzoek naar de vliegroute van de MH17 vindt plaats binnen het kader van Annex 13 van het ICAO-verdrag. De raad

verwacht het eindrapport in beginsel binnen een jaar na de crash te publiceren.

Vraag 21
Kunt u alle brieven en gesprekken tussen OvV en regeringen openbaar maken die betrekking hebben op het inschakelen van de Commissie voor Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten (CTIVD) voor onderzoek naar de diensten?

Antwoord 21
In september heeft de voorzitter van de OVV gesproken met de Ministers van Defensie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over de ramp met de MH17, de repatriëringsmissie en de onderzoeken van de OVV en het OM. Ook het onderzoek naar de besluitvorming rondom het bepalen van vliegroutes kwam aan de orde. Op 13 november heeft de OVV een schriftelijk verzoek tot ondersteuning vanuit de CTIVD ingediend bij de Ministers van Defensie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Zij hebben dit verzoek op 21 november neergelegd bij de CTIVD. De CTIVD heeft op 6 januari de Tweede Kamer hierover geïnformeerd. De brieven van de Ministers aan de CTIVD staan op de website van de CTIVD. De brieven van de Onderzoeksraad aan de Ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Defensie staan op de website van de Onderzoeksraad[1] [2].

Vraag 22
Is de OvV zelfstandig overgegaan tot het onderzoeken van de vluchtroute of heeft hierover overleg en/of afstemming met de regering plaats gevonden?

Antwoord 22
De OVV is een onafhankelijke organisatie, die zelf zijn onderzoeksagenda bepaalt. De Raad heeft op 18 juli 2014 bekend gemaakt onderzoek te doen naar de besluitvorming rondom vliegroutes.

Vraag 23
Kunt u deze vragen afzonderlijk en binnen drie weken beantwoorden?

Antwoord 23
Ja.

---

[1] http://www.ctivd.nl/?Nieuws
[2] http://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2048/onderzoek-crash-mh17–17-juli-2014/onderzoek/1617/onderzoek-naar-rol-veiligheidsdiensten-bij-besluitvorming-rondom-veiligheid-van-vliegroutes